

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Tullverket

Yttrande över Tullverkets förslag till ändring, borttag och tillägg av kapitel 4, 5 och 6 i Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2016:2) om en tullordning

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Tullverket föreslår ändring, borttag och tillägg av kapitel 4, 5 och 6 i tullordningen. Ändringarna i kapitel 4 innefattar en uppdatering med en ny hänvisning till en föreskrift meddelad av Transportstyrelsen. Då ändringen inte bedöms ha effekter för företagen så kommer förslaget inte att behandlas ytterligare i detta yttrande.

Ändringarna i kapitel 5 omfattar uppdateringar med vilken typ av plats som ska vara aktuell för ankomst för fordonstrafik och sjötrafik som för in varor i unionens tullområde.

Ändringarna i kapitel 6 handlar om krav på elektronisk uppgiftslämning vid utbyte av uppgifter såsom deklarationer, ansökningar och anmälningar.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Vad gäller ändringarna i kapitel 5 så anger Tullverket att den person som för in varor i unionens tullområde ska transportera fartyget och andra medhavda varor till det tullkontor som utsetts av tullmyndigheterna eller till någon annan plats som de anvisat eller godkänt. Omedelbart vid ankomst ska varans ankomst anmälas i enlighet med tullkodexen. Inom samtliga trafikflöden sker en anpassning till regleringarna om plats för transportens ankomst. För sjötrafiken innebär förslaget att Tullverket i första hand kommer att anvisa hamnar och andra anlöpsplatser under förutsättning att det inom den anvisade platsen finns godkänd plats för den tillfälliga lagringen.

Vad gäller den föreslagna ändringen som handlar om undantag från rutt och tid anger Tullverket att fordon i fordonstrafiken som förs in från tredje land ska passera ett tullkontor (tullväg) och att Tullverket har möjlighet att ge undantag från denna skyldighet. Varor som ankommer på icke-tullväg med stöd av beslut om undantag från rutt ska ankomma till en av Tullverket anvisad plats. Tullverket beskriver att man i dessa fall kommer anvisa

gränsövergången som anvisad plats för ankomst och tillfällig lagring för transporter med trafik tillåtelse.

Vad gäller ändringarna i kapitel 6 som handlar om anmälan av varors ankomst för fordonstrafik anger Tullverket att det från och med 1 mars 2024 kommer att finnas en systemlösning för att hantera den digitala uppgiftslämningen utifrån uppgiftskrav som framgår av kompletteringsförordningen¹ för en anmälan om varors ankomst enligt tullkodexen. Vidare kan en deklaration för tillfällig lagring lämnas digitalt i de fall den lämnas genom en deklaration inlämnad i förväg. Tullverket beskriver att det trots att systemstöd för digital uppgiftslämning finns på plats så finns det vid bemannade gränsövergångar ett fortsatt behov av manuell presentation. Detta för att säkerställa tullövervakningen och därmed kunna tillåta att en transport får fortsätta in i landet.

Tullverket bedömer att det inte är praktiskt hanterbart att varje sändning både ska omfattas av ett besök på gränstullkontoret och ett elektroniskt meddelande som ska skickas vid ankomststillfället, bland annat då det bedöms påverka köproblematiken vid gränserna. För att underlätta gränspassage vid bemannade gränsövergångar samt säkerställa tullövervakningen rekommenderar därför Tullverket att transportörerna vid ankomst presenterar ett samlingsdokument med information om lasten för det bemannade tullkontoret. Tullverket beskriver att hanteringen vid obemannade gränsövergångar på sikt kommer att ersättas av en digitaliserad gränspassagelösning som kommer att tas fram inom ramen för det EU-gemensamma arbetet med en digitaliserad gränspassagelösning.

Vad gäller anmälan av varors ankomst för lufttrafik så beskriver Tullverket förslaget både under kapitel 2.5 och 2.6 i konsekvensutredningen. Tullverket beskriver att man idag har en möjlighet att övergångsvis reglera form för uppgiftslämnande och uppgiftskrav vad avser anmälan av varors ankomst i lufttrafik men att denna försvinner efter den 31 december 2023 då genomförandebeslut 2023/234 gällande lufttrafik inte längre gäller. Tullverket beskriver att det från och med 1 januari 2024 kommer det att finnas en systemlösning för att hantera den digitala uppgiftslämningen utifrån uppgiftskrav som framgår i kompletteringsförordningen.

Tullverket beskriver därutöver att varken unionstullagstiftningen eller UPU-konventionen² innehåller bestämmelser om anmälan av varornas ankomst inom ramen för en posttransitering. Mot bakgrund av detta har Tullverket föreskrivit i tullordningen vilka uppgifter som ska lämnas av en postoperatör när varor som omfattas av krav på ingivande av en summarisk införseldeklaration ankommer direkt från tredjeland med flyg. Tullverket avser från den 1 januari 2024 ställa krav på att postoperatören i stället ska lämna en anmälan av varors ankomst som innehåller de uppgifter som framgår av bilaga B till kompletteringsförordningen.

Gällande förslaget i kapitel 6 som handlar om tillfällig lagring av varor så beskriver Tullverket att vid tidpunkten för ankomst anmälan anses vara i tillfällig lagring varför en deklaration för tillfällig lagring ska lämnas senast vid ankomst. Tullmyndigheterna får betrakta en tulldeklaration som inges i förväg enligt som en deklaration för tillfällig lagring. Tullverket beskriver att i merparten av vägflödet, vid norska gränsen, förekommer ingen fysisk lagring, utan varorna transporteras direkt efter frigörandet vidare från ankomstplatsen vid gränsen till

¹ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/2446 av den 28 juli 2015 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 vad gäller närmare regler avseende vissa bestämmelser i unionens tullkodex.

² Universal Postal Convention, Världspostförbundets konvention

destinationsplatsen. Tullverket anger att tullordningen därför behöver uppdateras med en ny paragraf där det framgår att i de fall en tulldeklaration inges i förväg i fordonstrafiken enligt tullkodexen betraktas den som en deklaration för tillfällig lagring enligt genomförandeförordningen.

Regelrådets bedömning. Tullverket beskriver förslagets bakgrund och syfte på ett tydligt sätt. Vad gäller ändringarna i kapitel 6 som handlar om anmälan av varors ankomst för fordonstrafik anger Tullverket att man rekommenderar att transportörerna vid ankomst presenterar ett samlingsdokument med information om lasten för det bemannade tullkontoret. Det är oklart om detta är en rekommendation eller en del av de föreslagna föreskriftsändringarna och detta kunde ha tydliggjorts i konsekvensutredningen.

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets bakgrund och syfte godtagbar trots önskvärda förtydliganden.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Vad gäller förslaget om transport till avsedd plats för sjötrafik anger Tullverket att ett alternativ hade varit att inte tillåta ankomst och tillfällig lagring på ankarplatser, vilket hade försvårat för sjötrafik. Att kräva en anläggning för tillfällig lagring eller annan godkänd plats vid en ankarplats är inte genomförbart enligt Tullverket då det inte är möjligt att uppfylla tillståndskraven för godkänd plats vid en ankarplats.

Gällande förslaget om undantag från rutt och tid anger Tullverket att två alternativa lösningar har identifierats för vilken plats dit varor kan transporteras och efter anmälan befinna sig i tillfällig lagring i de fall Tullverket meddelat ett särskilt beslut om undantag från rutt och tid. Alternativ ett är att endast tillåta godkända platser i ett gränsnära område'. Det skulle enligt Tullverket exkludera många av de aktörer som har behov av att passera gränsen på icke-tullväg eftersom merparten av aktörerna med trafikillstånd har en längre rutt till sin naturliga ankomstplats än vad som kan betecknas som gränsnära. Tullverket anger att alternativet skulle vara att kräva att lagringsanläggningar och andra godkända platser upprättas inom dessa områden, ofta utefter små och i vissa fall otillgängliga vägar där behovet av trafikillstånd dessutom kanske bara gäller för en kortare period, som vid skogsavverkningar. Tullverket beskriver vidare att det skulle få stora miljömässiga effekter, då sådana varor i stället skulle behöva ta omvägen via ett tullkontor.

Alternativ två är en godkänd plats på vilken varorna sedermera lossas. Tullverket bedömer dock att detta inte är ett reellt alternativ eftersom det skulle kunna innebära alltför stora nackdelar. Tullverket anger att många lossningsplatser ligger långt från gränsen och om varorna inte anmäls förrän vid platsen för lossning kommer oanmälda och oförtullade varor att fritt röra sig långt in i landet innan de blir anmälda och frigjorda. Detta bedöms av Tullverket inte som tillfredsställande varken ur tullövervakningssynpunkt eller ur ett konkurrensneutralitetsperspektiv.

Vad gäller förslaget om anmälan av varors ankomst för lufttrafik och fordonstrafik anger Tullverket att eftersom anmälan om varors ankomst enligt tullkodexen ska ske enligt uppgiftskrav som framgår av i bilaga B till kompletteringsförordningen från och med 1 mars 2024 finns ingen alternativ lösning då bemyndigande saknas för att fortsatt ha kvar bestämmelsen.

Tullverket beskriver dessutom, gällande förslaget om anmälan av varors ankomst för fordonstrafik, att en alternativ lösning är att en tulldeklaration och en separat deklaration för tillfällig lagring lämnas in i samband med gränspassage i fordonstrafiken.

Regelrådets bedömning. För flera av förslagen innehåller konsekvensutredningen tydliga beskrivningar av alternativa lösningar. Vad gäller förslaget om anmälan av varors ankomst för fordonstrafik så redogör Tullverket för en alternativ lösning utan någon vidare förklaring kring varför man inte har valt att gå vidare med denna alternativa lösning, varför konsekvensutredningen bör kompletteras med en sådan.

Tullverket beskriver nollalternativen för vissa förslag men utifrån vad Regelrådet kan uppfatta så beskrivs inte nollalternativen för förslaget om anmälan av varors ankomst för fordonstrafik eller för förslaget om undantag från rutt och tid, varför konsekvensutredningen bör kompletteras med denna information.

Regelrådet finner beskrivningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar trots önskvärda förtydliganden.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Tullverket beskriver att den svenska tullagstiftningen har sin bas i lagstiftning på EU-nivå. Enligt tullkodexen ska varor som ankommer från tredjeland till EU:s tullområde transporteras via den rutt som tullmyndigheterna angivit och enligt deras anvisningar, till det tullkontor som utsetts av tullmyndigheterna eller till någon annan plats som de anvisat eller godkänt enligt tullkodexen. Tullverket anger att förslagen är i enlighet med gällande EU-rätt och övrig internationell rätt.

Regelrådets bedömning. Tullverkets beskrivning av hur förslagen förhåller sig till EU-rätten är tydlig och det framgår även vilken specifik EU-rätt som är av relevans för förslagen.

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Vad beträffar ändringarna i kapitel 5 om transport till avsedd plats föreslår Tullverket att Föreskrifterna träder i kraft den 1 januari 2024. Gällande förslaget om undantag från rutt och tid anger Tullverket att någon särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande när det gäller de aktörer som har trafik tillstånd i fordonstrafiken idag har inte konstaterats. Tullverket anger att dessa aktörer inte kommer behöva ompröva sina beslut till trafik tillåtelse utan dessa kommer att vara giltiga till slutdatum. Tullverket avser informera om vilka gränsövergångar som kommer att vara anvisade från och med den 1 januari 2024.

Vad gäller förslaget om anmälan av varors ankomst anger Tullverket att den föreslagna ändringen bör träda i kraft den 1 mars 2024 i samband med att genomförandebeslut 2023/2345 löper ut den 29 februari 2024. Tullverket anger att förslaget om posttransitering bör träda i kraft i samband med att de elektroniska systemen för uppgiftslämning införs. Det betyder att ändringarna införs enligt tidplanen i unionens arbetsprogram för utveckling och införande av elektroniska system. Den nya anmälan av varors ankomst införs 1 januari 2024 och det är enligt Tullverket därför lämpligt att det är senast då som postoperatörerna ska börja lämna anmälan av varors ankomst.

Tullverket anger vidare att förslaget om tillfällig lagring av varor bör träda i kraft i samband med att de elektroniska systemen för uppgiftslämning införs. Föreskriften kommer enligt Tullverket att träda i kraft 1 januari 2024.

För samtliga föreslagna ändringar avser Tullverket informera via Tullverkets sedvanliga informationskanaler, till exempel Tullnytt och Tullverkets externa webbplats. Tullverket anger att de aktörer som har ett särskilt beslut om undantag för rutt och tid får riktad information om vad som gäller för deras beslut.

Regelrådets bedömning. Redogörelsen av tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är tydlig.

Regelrådet finner att beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Vad gäller förslaget om transport till avsedd plats för sjötrafik så beskriver Tullverket att förslaget berör externa aktörer av olika storlek och bransch som för fartyg till ankarplatser. Tullverket har identifierat följande aktörer som kommer att beröras av föreskriften: rederier, skeppsmäklare, fartygsagenter, ombud och importör.

Gällande förslaget om beslut om undantag från rutt och tid anger Tullverket att samtliga aktörer som idag har trafik tillstånd inom fordonstrafik och Sjöfarten kommer att bli berörda samt nya företag som kommer att söka trafik tillåtelse för transporter i fordonstrafiken vid norska gränsen. Tullverket beskriver att det finns drygt 19 transportörer i fordonstrafiken som har 44 trafik tillstånd fördelade på olika deklaranter och gränsövergångar. Totalt påverkade det 14 072 deklARATIONER under 2022 enligt Tullverkets system. Tullverket beskriver vidare att det inom luftfarten inte finns några aktiva trafik tillstånd varpå Tullverket inte kan se att några aktörer berörs av föreskrifterna.

Vad beträffar förslaget om anmälan av varors ankomst för fordonstrafik så anger Tullverket att det mestadels är små till medelstora företag i olika branscher som för in varor via väg från tredjeland som blir berörda. I första hand omfattas vägflödet vid norska gränsen där varorna frigörs vid gränspassage och ingen fysisk lagring förekommer utan varorna transporteras direkt vidare från ankomstplatsen vid gränsen till destinationsplatsen.

Tullverket anger att för förslaget om anmälan av varors ankomst för lufttrafik berör de aktörer som för in icke-unionsvaror till unionens tullområde via lufttrafik, oavsett storlek på företaget.

Vad gäller förslaget om tillfällig lagring av varor så anger Tullverket att det mestadels är små till medelstora företag i olika branscher som för in varor via väg från tredjeland som blir berörda. Transporterna sker i vägflödet vid norska gränsen där varorna frigörs vid gränspassage och ingen fysisk lagring förekommer utan varorna transporteras direkt vidare från ankomstplatsen vid gränsen till destinationsplatsen.

Regelrådets bedömning. Tullverkets beskrivningar av berörda företag varierar i omfattning och tydlighet för de olika förslagen. Överlag framgår det vilka branscher som berörs av förslagen. För vissa förslag anges hur många företag som berörs och för vissa förslag anges storleken på berörda företag. För samtliga förslag bör dock konsekvensutredningen innehålla en beskrivning antalet företag samt storleken på berörda företag, vilket inte är fallet.

Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag utifrån bransch godtagbar. Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag utifrån antal och storlek bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Vad gäller förslaget om transport till avsedd plats för sjötrafik så anger Tullverket att förslaget inte har några ekonomiska konsekvenser varför man inte heller beskriver förslagets effekter för berörda företag.

Angående förslaget om beslut om undantag från rutt och tid så anger Tullverket att man inte har identifierat några kostnader eller ökad tidsåtgång. Tullverket anger vidare att det faktum att undantaget om rutt försvinner i övriga flöden än fordonstrafiken leder inte i sig till ökade kostnader. Tullverket anger dock att det kommer bli ett krav på tillstånd till en godkänd plats för den tillfälliga lagringen vid hamnar och andra anlöpsplatser samt flygplatser. Detta gäller oavsett om de idag omfattas av trafikillstånd eller inte och kan leda till en ökad administrativ kostnad och tidsåtgång i en inledande fas. Det kan även finnas behov av att inrätta och ansöka om ett tillstånd för anläggning för tillfällig lagring som ställer krav på bokföring vilket kan innebära kostnad om de behöver systemstöd för bokföringen.

Vad gäller förslaget om anmälan av varors ankomst för fordonstrafik samt lufttrafik så anger Tullverket att kraven på vilka uppgifter som ska lämnas till Tullverket i samband med varors ankomst regleras i den EU-gemensamma tullagstiftningen. Resultatet blir krav på en ökad uppgiftsmängd och antalet tillfällen dessa uppgifter ska lämnas till Tullverket. Detta kan leda till en ökad tidsåtgång och en ökad administrativ kostnad för berörda företag, åtminstone till en början. Vissa engångskostnader kan också uppstå i form av inköp av systemlösningar, licenser till systemlösningar och utbildning av personal. Gällande förslaget om posttransit så anger Tullverket att i och med att det är ett nytt uppgiftslämnande kan förslaget innebära mindre kostnader med de nya bestämmelserna.

Gällande förslaget om tillfällig lagring av varor så anger Tullverket att föreskriften inte bör innebära ytterligare kostnader för företagen. Till följd av ändrade lagstiftningskrav på EU-nivå sker succesivt förändringar i hur uppgifter ska lämnas till tullmyndigheterna vilket innebär kostnader för företagen, dock bedömer Tullverket att följderna av denna föreskrift inte påverkar kostnaderna negativt. Syftet med föreskriften är att underlätta för företagen i sitt uppgiftslämnande.

Regelrådets bedömning. Tullverket anger att vissa av förslagen inte väntas innebära några ökade kostnader för berörda företag. Regelrådet finner inte skäl till att göra någon annan bedömning utifrån informationen i konsekvensutredningen, men konstaterar att Tullverket inte redogör för hur man har kommit fram till denna bedömning, varför konsekvensutredningen bör kompletteras med en sådan redogörelse. Tullverket anger att några av de föreslagna ändringarna väntas påverka berörda företags kostnader i form av bland annat krav på tillstånd och andra administrativa kostnader, såväl som kostnader relaterat till inköp av systemlösningar. Dessa redogörelser är dock mycket kortfattade och innehåller inga kvantifieringar av vilka kostnader som väntas uppstå för berörda företag, vilket är en brist. Flera av förslagen innebär förenklingar och sannolik potentiella kostnadsminskningar vilka också bör beskrivas. Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen hade kunnat utvecklats avsevärt i denna del.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet bristfällig.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Vad gäller förslaget om beslut om undantag från rutt och tid så bedömer Tullverket att konkurrensförhållandena förblir desamma som tidigare, det vill säga konkurrens på lika villkor för de berörda företagen. Tullverket anger att de företag som uppfyller villkoren i tullordningen kan efter ansökan meddelas ett beslut om trafik tillåtelse och på sett ges möjligheten att tillämpa de undantag som en trafik tillåtelse medger dvs att varor får föras in till Sverige via en plats som Tullverket har anvisat via en annan rutt och på annan tid en ordinarie öppettid.

För förslaget om anmälan av varors ankomst för fordonstrafik samt lufttrafik, samt för förslaget om tillfällig lagring av varor, så anger Tullverket att föreskriften är ett led i att införa den EU-gemensamma lagstiftning som gäller i hela tullunionen. Bedömningen är att konkurrensförhållandena förblir desamma som idag, det vill säga konkurrens på lika villkor för de berörda företagen. Däremot anger Tullverket att det finns en risk att ökade investeringskostnader på grund av krav på systemlösningar och licenser slår hårdare mot mindre företag. Det fråntar dock inte mindre företag ansvaret för ett korrekt uppgiftslämnande enligt gällande lagstiftning.

Vad gäller förslaget om posttransit så ser Tullverket inte någon påverkan på konkurrensen då det enbart finns en aktör som lämnar varor i postflödet.

Regelrådets bedömning. Tullverkets beskrivning av förslagets påverkan på konkurrensen för berörda företag är tydlig.

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Tullverket anger att man har undersökt aspekter såsom allmän hälsa, säkerhet, arbetsplatssäkerhet och personlig trygghet samt arbetstagarnas ställning men anser inte att förslaget har någon påverkan på dessa förhållanden.

Tullverket anger att i och med att föreskriften träder i kraft så kommer företagen uppfylla de krav som ställs. Företagen kommer också få en strukturerad införsel av varor där en tydlig spårbarhet finns.

Regelrådets bedömning. Tullverket redogör för påverkan på företagen i andra avseenden. Redogörelsen är tydlig.

Regelrådet finner beskrivningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

För samtliga förslag så anger Tullverket att ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag då det inte finns några begränsningar för företag oavsett storlek att använda föreskrifterna i sin verksamhet så länge de lever upp till de krav som ställs i lagstiftningen.

Tullverket gör ingen särskild redogörelse av förslagets väntade effekter för små företag, men anger samtidigt i avsnitten om påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag att det finns en risk att ökade investeringskostnader på grund av krav på systemlösningar och

licenser slår hårdare mot mindre företag. Tullverket anger dock att det inte fråntar mindre företag ansvaret för ett korrekt uppgiftslämnande enligt gällande lagstiftning.

Regelrådets bedömning. Tullverket beskriver särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning. Tullverket bedömer att förslaget kommer slå hårdare mot mindre företag utan att göra någon mer utvecklad analys av detta. Regelrådet finner att konsekvensutredningen bör kompletteras med en mer djuplodande analys och redogörelse av förslagets påverkan på små företag, eftersom förslagsställaren har bedömt att det finns en sådan påverkan.

Regelrådet finner beskrivningen av särskilda hänsyn till små företag bristfällig.

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets bakgrund och syfte, alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd, förslagets överensstämmelse med EU-rätten, särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser, berörda företag utifrån bransch, påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag och regleringens påverkan på företag i andra avseenden godtagbar. Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag utifrån antal och storlek, påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet samt särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning bristfällig.

Sammantaget är beskrivningarna av vilka företag som berörs samt hur företagen påverkas i form av kostnader, tidsåtgång och verksamhet mycket kortfattade och hade kunnat utvecklas avsevärt. I dessa redogörelser finns det inte tillräckligt mycket information för att Regelrådet ska kunna bilda sig en uppfattning om förslagets effekter för berörda företag, varför konsekvensutredningen i sin helhet bedöms som bristfällig.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 26 oktober 2023.

I beslutet deltog: Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Lennart Renbjer och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av: Erik Palm



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Erik Palm
Föredragande